

1961 ایس۔سی۔ آر سپریم کورٹ رپورٹس 1

بی۔ کے۔ ویڈیر

بنام

ایم/ایس دولترام رامیشوارل

27 ستمبر 1960

ایس۔ کے۔ داس، ایم۔ ہدایت اللہ، کے۔ سی۔ داس گپتا، جے۔ سی۔ شاہ اور این راجا گوپالا آیا نگر، جسٹسز۔

سیلز ٹیکس۔ ایکسپورٹ۔ کا مطلب۔ ایف۔ او۔ بی معاہدوں میں برآمد شدہ سامان میں جائیداد۔ اگر شپمنٹ پر یا اس سے پہلے گزرتا ہے۔ ایکسپورٹ لائسنس۔ اگر خریدار یا بیچنے والے کے ذریعہ قابل حصول ہے۔ "شخص"، یعنی بمبئی سیلز ٹیکس ایکٹ، 1953 (بمبئی III آف 1953)، دفعہ 10 (بی)۔ امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ (کنٹرول) ایکٹ، 1947 (XVIII آف 1947)، دفعہ 5(2)۔ آئین ہند، آرٹیکل (b)(1) 286۔

جواب دہندگان کی فرم نے کہا اس اور کاسٹرائٹل کی فروخت کے سلسلے میں آئین کے آرٹیکل (b) 286(1) کے تحت سیلز ٹیکس سے اس بنیاد پر چھوٹ کا دعویٰ کیا کہ فروخت ایف۔ او۔ بی کے معاہدوں پر تھی جس کے تحت وہ اس وقت تک مال کے مالک رہے جب تک کہ وہ کسٹم کی رکاوٹ کو عبور کر کے برآمدی سلسلے میں داخل نہ ہو جائیں۔ انہوں نے خریداری ٹیکس کا بھی مقابلہ کیا جس پر ان کا تخمینہ بمبئی سیلز ٹیکس ایکٹ کی دفعہ 10 (بی) کے تحت لگایا گیا تھا۔ ہائی کورٹ نے سیلز ٹیکس کے حوالے سے جواب دہندگان کی دلیل کو برقرار رکھا لیکن کہا کہ وہ خریداری ٹیکس ادا کرنے کے ذمہ دار ہیں۔ دونوں فریقوں کی اپیل پر

منعقد: فرض کیا گیا کہ سامان بیچنے والے کی ملکیت رہے جب تک کہ انہیں جہاز پر لایا اور لادانہ جائے اور اس لیے فروخت کو آئین کے آرٹیکل (1) 286 کے تحت ٹیکس سے مستثنیٰ قرار دیا گیا۔

بمبئی سیلز ٹیکس ایکٹ کی دفعہ 10 (بی) میں لفظ "ایک شخص" کی صحیح تشریح "ایک رجسٹرڈ ڈیلر" کے طور پر کی گئی تھی اور خریداری ڈیلروں کا ٹیکس خریدنے کے لیے صحیح اندازہ لگایا گیا تھا۔

ایف۔ او۔ بی معاہدوں میں عام اصول یہ تھا کہ جائیداد کو منتقل کرنے کا ارادہ کیا گیا تھا اور سامان کی کھیپ پر منتقل کیا گیا تھا۔

ایف۔ او۔ بی معاہدوں میں یہ مفروضہ تھا کہ ضروری برآمدی لائسنس حاصل کرنا خریدار کا فرض تھا، حالانکہ کسی خاص معاملے کے حالات میں یہ ڈیوٹی بیچنے والے پر پڑ سکتی ہے۔  
 ایچ۔ او۔ برینڈ اینڈ کمپنی بنام ایچ۔ این۔ مورس اینڈ کمپنی لمیٹڈ، (1917) 2 کے بی 784 اور ایم۔ ڈبلیو۔ ہارڈی اینڈ کمپنی بنام اے۔ وی پاؤنڈ اینڈ کمپنی لمیٹڈ، (1953) Q. B. 499، زیر غور۔

"امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ کنٹرول ایکٹ کے تحت "ایکسپورٹ" کی تعریف "زمین، سمندر یا ہوائی جہاز کے ذریعے ہندوستان سے باہر لے جانے" کے طور پر کی گئی ہے، اسے ایکسپورٹ کنٹرول آرڈر کے تحت اس وقت تک شروع نہیں کیا جاسکتا جب تک کہ سامان لے جانے والا جہاز بندرگاہ سے نہ نکل جائے یا کچھ معاملات میں علاقائی گزرگاہ سے نہ گزر جائے۔ ریاست بمبئی بنام یونائیٹڈ موٹرز (انڈیا) لمیٹڈ، (1953) 4 ایس ٹی سی 133، قابل اطلاق قرار دیا گیا۔

دیوانی ایبلٹ کا دائرہ اختیار: 1959 کی دیوانی اپیل نمبر 45 اور 46۔

1957 کی اپیل نمبر 16 میں سابق بمبئی ہائی کورٹ کے 25 مارچ 1957 کے فیصلے اور حکم سے خصوصی اجازت کے ذریعے اپیل۔

اپیل کنندہ (ان سی۔ اے۔ نمبر 45 آف 59) اور مدعا علیہ (ان سی۔ اے۔ نمبر 46 آف 59) کی طرف سے سی۔ کے۔ ڈیفٹری، سالیسیٹر جنرل آف انڈیا، ایچ۔ جے۔ امریکر اور ڈی۔ گپتا۔

ایچ۔ این۔ سنیل، ایڈیشنل سالیسیٹر جنرل آف انڈیا، ایس۔ این۔ اینڈلی اور جے۔ بی۔ داداچئی، جواب دہندگان (ان سی۔ اے۔ نمبر 45 آف 59) اور اپیل گزاروں (سی۔ اے۔ نمبر 46/59) کے لیے۔

27 ستمبر 1960 عدالت کا فیصلہ اس کے ذریعے دیا گیا

داس گپتا جسٹس۔ ایم/ایس دولترام رامیشوارل، انڈین پارٹنرشپ ایکٹ کے تحت رجسٹرڈ ایک فرم (جسے بعد میں اس فیصلے میں "سیلز" کہا گیا ہے) بمبئی سیلز ٹیکس ایکٹ کی دفعہ 11 کے تحت رجسٹرڈ ڈیلر ہیں۔ یکم اپریل 1954 سے 31 مارچ 1955 تک کی مدت کے لیے اپنے کاروبار کی واپسی میں، انہوں نے کپاس کی کل قیمت 6 - 2 - 493، 68 روپے کی فروخت اور کاسٹر آئل کی کل قیمت 6 - 1 - 6,47,509 روپے کی فروخت کی۔ کاسٹر آئل کی فروخت کے سلسلے میں سیلز ٹیکس سے چھوٹ کا دعوی

اس بنیاد پر کیا کہ یہ فروخت ایف۔ او۔ بی معاہدوں پر تھی، جس کے تحت وہ اس وقت تک سامان کے مالک رہے جب تک کہ سامان کسٹم کی رکاوٹ کو عبور نہ کر لے اور اس طرح برآمدی سلسلے میں داخل نہ ہو جائے، اور اس لیے آرٹیکل (b)(1) 286 کی دفعات کے پیش نظر ان فروختوں پر کوئی ٹیکس قابل وصول نہیں تھا۔

سیلز ٹیکس افسر نے چھوٹ کے اس دعوے کو مسترد کر دیا اور ان سیلز سمیت قابل ٹیکس کاروبار پر سیلز ٹیکس کا اندازہ لگایا۔ انہوں نے کاسٹر آئل کی خریداری پر بمبئی سیلز ٹیکس ایکٹ کی دفعہ 10 (بی) کے تحت ٹیکس خریدنے کے لیے بھی ان کا اندازہ لگایا جسے بعد میں انہوں نے اوپر بیان کردہ روپے 6,47,509-1-6 کی رقم میں فروخت کیا۔ فروخت کنندگان کو 30 ستمبر 1956 کو کل سیلز ٹیکس اور خریداری ٹیکس کے مطالبے کا نوٹس جاری کیا گیا تھا۔ اس کے بعد فروخت کنندگان نے آئین کے آرٹیکل 226 کے تحت بمبئی ہائی کورٹ کا رخ کیا تا کہ آرڈر آف اسسمنٹ اور نوٹس آف ڈیمانڈ کو کالعدم قرار دینے کے لیے مناسب رٹس جاری کی جائیں اور سیلز ٹیکس آفیسر کو آرڈر یا نوٹس کے مطابق کوئی قدم اٹھانے سے روکا جائے۔ درخواست کی سماعت کرنے والے جج نے فروخت کنندگان کی اس دلیل کو مسترد کر دیا کہ سامان تب تک ان کی ملکیت رہے جب تک کہ وہ کسٹم کی سرحد عبور نہ کر لیں اور اس لیے فیصلہ دیا کہ فروخت کنندگان آئین کے آرٹیکل (b)(1) 286 کے فائدے کے حقدار نہیں ہیں۔ جہاں تک خریداری ٹیکس کی تشخیص کا تعلق ہے، انہوں نے فروخت کنندگان کی اس دلیل کو بھی مسترد کر دیا کہ زیر بحث تشخیص غیر قانونی تھی۔ اس نظریے میں جج نے آرٹیکل 226 کے تحت درخواست کو مسترد کر دیا۔

اس فیصلے کے خلاف فروخت کنندگان نے اپیل کی۔ اپیل کی سماعت کرنے والے دانشور ججوں نے ٹرائل جج سے اختلاف کرتے ہوئے کہا کہ سامان فروخت کنندگان کی ملکیت رہتا ہے جب تک کہ سامان جہاز پر نہیں لایا جاتا اور اس لیے فروخت کو آئین کے آرٹیکل (b)(1) 286 کے تحت ٹیکس سے مستثنیٰ قرار دیا گیا۔ تاہم انہوں نے ٹرائل جج سے اتفاق کیا کہ بیچنے والے بمبئی سیلز ٹیکس ایکٹ کی دفعہ 10 (بی) کے تحت خریداری ٹیکس ادا کرنے کے ذمہ دار ہیں۔ اس کے مطابق انہوں نے سیلز ٹیکس افسر کو ہدایت کی کہ وہ کپاس کی 68,493-2-6 روپے کی فروخت اور 6,47,509-1-6 روپے کی کل قیمت کے کاسٹر آئل کی فروخت کے حوالے سے سیلز ٹیکس کی ادائیگی کے مطالبے کو نافذ نہ کریں۔

سیلز ٹیکس افسر نے، اس عدالت کی طرف سے دی گئی خصوصی اجازت کی طاقت پر، اپیل کورٹ کے حکم کے خلاف 1959 کی دیوانی اپیل نمبر 45 کے طور پر شمار کی گئی اپیل کو ترجیح دی ہے جس میں اسے کپاس اور کاسٹر آئل کی فروخت کے سلسلے میں سیلز ٹیکس وصول نہ کرنے کی ہدایت کی گئی ہے۔ 1959 کی دیوانی اپیل

نمبر 46 کو فروخت کنندگان نے اپیلٹ عدالت کے فیصلے کے خلاف ترجیح دی ہے جہاں تک کہ اس نے دفعہ 10 (بی) کے تحت خریداری ٹیکس کی تشخیص کو برقرار رکھا ہے۔

سیلز ٹیکس آفیسر کی اپیل میں ہمارے فیصلے کے لیے واحد سوال یہ ہے کہ آیا سامان میں موجود جائیداد شپمنٹ پر منتقل ہوئی یا شپمنٹ سے پہلے کسی وقت منتقل ہوئی۔ قانون اب اچھی طرح سے طے شدہ ہے کہ اگر سامان میں موجود جائیداد خریدار کو اس وقت منتقل ہو جاتی ہے جب اس نے کسی بیرونی ملک کو برآمد کرنے کے مقصد سے کسٹم کی سرحد عبور کی ہو تو فروخت ہندوستان کے علاقے سے "برآمد کے دوران" ہوئی ہے۔ اگر اس لیے موجودہ فروخت میں سامان میں موجود جائیداد خریداروں کو کھیپ پر منتقل کی جاتی ہے، یعنی ان کے کسٹم کی سرحد عبور کرنے کے بعد فروخت "برآمد کے دوران" ہوئی ہونی چاہیے اور آرٹیکل (b)(1) 286 کے تحت چھوٹ عمل میں آئے گی۔ فروخت کنندگان کا معاملہ یہ ہے کہ یہ ایف۔ او۔ بی معاہدوں پر فروخت تھی۔ اگرچہ سیلز ٹیکس افسر کی جانب سے پیش ہوئے فاضل سالیسیٹر جنرل نے ہمیں قائل کرنے کی کوشش کی کہ یہ واقعی ایف۔ او۔ بی کنٹریکٹ سیلز نہیں تھیں، لیکن ایسا لگتا ہے کہ پیراز 11 اور 13 میں بیان کیا گیا رٹ پٹیشن میں کہ یہ فروخت ایف۔ او۔ بی کی بنیاد پر کی گئی تھی، سیلز ٹیکس آفیسر کے حلف نامے میں انکار نہیں کیا گیا تھا۔ یہ بات بھی قابل غور ہے کہ تشخیص کے حکم میں ہی سیلز ٹیکس افسر نے ان فروختوں کو ایف۔ او۔ بی کی بنیاد پر فروخت کہا ہے۔ تیار کردہ نمونہ کے معاہدے میں "ایف۔ او۔ بی۔ ڈیلیورڈ" کے الفاظ بھی استعمال کیے گئے تھے۔ اس لیے اس میں کوئی شک نہیں ہو سکتا کہ یہ ایف۔ او۔ بی معاہدوں کے تحت فروخت تھی۔ ایف۔ او۔ بی معاہدوں میں عام اصول یہ ہے کہ جائیداد کو منتقل کرنے کا ارادہ کیا جاتا ہے اور سامان کی کھیپ پر منتقل ہوتا ہے۔ بعض حالات میں، مثال کے طور پر، اگر بیچنے والا لینڈنگ کابل اپنے آرڈر پر لے جاتا ہے اور اس کے ساتھ کسی تیسرے شخص کو سامان میں موجود جائیداد، جو اسے رکھا گیا ہے، بھیجنے پر بھی خریدار کے پاس نہیں جاتا ہے۔ ہمیں یہاں اس سوال سے کوئی تعلق نہیں ہے کہ آیا سامان میں جائیداد کی ترسیل شپمنٹ کے بعد بھی ملتی کر دی گئی تھی۔ اس تجویز کی درستگی کہ خصوصی معاہدے کی عدم موجودگی میں سامان میں موجود جائیداد ایف۔ او۔ بی معاہدے کی صورت میں اس وقت تک منظور نہیں ہوتی جب تک کہ سامان کو اصل میں بورڈ پر نہیں رکھا جاتا ہے ہمارے سامنے متنازعہ نہیں ہے۔

تاہم جیسا کہ فاضل سالیسیٹر جنرل نے صحیح طور پر زور دیا ہے کہ فریقین کے لیے یہ ہمیشہ کھلا رہتا ہے کہ وہ ایک مختلف معاہدے پر آئیں کہ سامان میں موجود جائیداد کب گزر جائے گی۔ اس سوال کا کہ آیا اس طرح کا کوئی مختلف معاہدہ ہوا تھا، ارد گرد کے تمام حالات پر غور کرتے ہوئے فیصلہ کرنا ہوگا۔ وہ ہمیں قائل

کرنے کے لیے تین حالات پر انحصار کرتا ہے کہ فروخت کنندگان اور ان کے خریداروں نے ان فروختوں میں اتفاق کیا کہ جائیداد شپمنٹ سے پہلے ہی خریدار کے پاس چلی جائے گی۔ پہلی صورت حال جس پر وہ انحصار کرتا ہے وہ یہ ہے کہ لینڈنگ کا بل خریدار کے نام پر لیا گیا تھا۔ اس حقیقت کے ساتھ ساتھ ہمیں اس حقیقت پر بھی غور کرنا ہوگا کہ لینڈنگ کا بل فروخت کنندگان کے پاس برقرار تھا، معاہدہ یہ ہے کہ لینڈنگ کا بل پیش کرنے پر ادائیگی کی جائے گی۔ یہ متنازعہ نہیں ہے کہ معاہدے میں "دستاویزات پیش کرنے کے خلاف بمبئی میں ادائیگی" کی اصطلاح کا مطلب یہ ہے۔ یہ بیچنے والے ہی تھے جنہوں نے لینڈنگ کے بل وصول کیے اور انوائس کے ساتھ لینڈنگ کے ان بلوں کی پیشکش پر ہی خریدار نے قیمت ادا کی۔ جب لینڈنگ کے نوٹ اگرچہ ایسے بنائے جاتے ہیں جیسے سامان خریدار کے ذریعے بھیجا گیا ہو، دراصل بیچنے والوں کے ذریعے حاصل اور برقرار رکھا گیا ہو، تو یہ حقیقت خود عام طور پر فریقین کے اس ارادے کی نشاندہی کرتی ہے کہ سامان میں موجود جائیداد ادائیگی کے بعد تک منتقل نہیں ہوگی۔

دوسری صورت حال جس کی طرف ہماری توجہ مبذول کرائی گئی ہے وہ یہ ہے کہ برآمد خریدار کے برآمدی لائسنس کے تحت ہونے والے معاہدے کے تحت تھی۔ یہ، ہماری رائے میں، کچھ نہیں دکھاتا ہے۔ ایف۔ او۔ بی معاہدوں میں عام اصول یہ ہے کہ ضروری برآمدی لائسنس حاصل کرنا خریدار کا فرض ہے۔ یہ برینڈ کے معاملے ((1917) 2 کے بی 784)) میں متعین کیا گیا تھا اور اگرچہ ہارڈی بنام پاؤنڈ ((1955) کیو بی 499) کے بعد کے معاملے میں انگلینڈ میں اپیل کورٹ نے فیصلہ دیا کہ برینڈ کے معاملے ((1917) 2 کے بی 784) کے فیصلے میں ہر ایف۔ او۔ بی معاہدے کا احاطہ نہیں کیا گیا ہے اور یہ کہ ان کے سامنے موجود مخصوص معاملے کے خصوصی حقائق میں لائسنس حاصل کرنا فروخت کنندگان پر تھا اور اس نظریے کو ہاؤس آف لارڈز (1956 اے سی 588) نے منظور کیا تھا، ہماری رائے میں یہ کہنا درست ہے کہ ایف۔ او۔ بی معاہدوں میں مفروضہ یہ ہے کہ برآمدی لائسنس حاصل کرنا خریداروں کا فرض ہے۔

تیسری صورت حال جس پر سیلز ٹیکس افسر کی جانب سے انحصار کیا جاتا ہے وہ یہ ہے کہ ایکسپورٹ کنٹرول آرڈر، 1954، جو ایکسپورٹ اینڈ ایکسپورٹ کنٹرول ایکٹ، 1947 کے ذریعے دیے گئے اختیارات کے استعمال میں منظور کیا گیا تھا، اس کی شق (2) 5 میں ان الفاظ میں ایک شق موجود تھی: "یہ اس لائسنس کی ایک شرط سمجھی جائے گی کہ وہ سامان جس کی برآمد کے لیے لائسنس دیا گیا ہے وہ برآمد کے وقت لائسنس یافتہ کی ملکیت ہوگی۔ ماہر سالیسیٹر جنرل کی طرف سے یہ سختی سے دعویٰ کیا گیا ہے کہ یہ سوچنا معقول ہوگا کہ معاہدے کے فریقین اس شرط کی تعمیل کرنے کا ارادہ رکھتے ہیں اور اپنے درمیان اس بات پر اتفاق

کریں گے کہ سامان برآمد کے وقت لائسنس یافتہ یعنی خریدار کی ملکیت ہوگی۔ یہ استدلال کیا جاتا ہے کہ برآمد کے وقت کی تشریح اس وقت کے طور پر کی جانی چاہیے جب کسٹم کی سرحد عبور کی جائے اور ہمیں اس بنیاد پر آگے بڑھنا چاہیے کہ خریدار اور فروخت کنندگان کا ارادہ ہے کہ جب وہ اس سرحد کو عبور کریں گے تو سامان خریدار کی ملکیت ہوگا۔ تاہم ہمیں یہ سوچنے کا کوئی جواز نظر نہیں آتا کہ اس شق میں "برآمد کے وقت" کا مطلب وہ وقت ہے جب سامان کسٹم کی سرحد عبور کرتا ہے۔ امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ (کنٹرول) ایکٹ، 1947 میں ایکسپورٹ کی تعریف "سمندر، زمین یا ہوائی جہاز کے ذریعے ہندوستان سے باہر لے جانے" کے طور پر کی گئی ہے۔ ایکسپورٹس (کنٹرول) آرڈر، 1954 میں، لفظ کو وہی معنی ہونا چاہیے جو ایکٹ میں ہے۔ اس تعریف پر برآمد کا وقت وہ وقت ہوتا ہے جب سامان ہندوستان کی علاقائی حدود سے باہر جاتا ہے۔ ان علاقائی حدود میں ہندوستان کے علاقائی پانیاں شامل ہوں گی۔ نتیجتاً برآمد کا وقت وہ ہوتا ہے جب سامان کے ساتھ جہاز علاقائی حدود سے باہر چلا جاتا ہے۔ کسی بھی صورت میں، سامان لے جانے والے جہاز کے بندرگاہ سے نکلنے سے پہلے سامان کی برآمد شروع نہیں کی جاسکتی۔ فریقین کا ارادہ کہ ایکسپورٹس (کنٹرول) آرڈر کی شق (2) 5 کے تقاضوں کی تعمیل میں سامان برآمد کے وقت لائسنس یافتہ کی ملکیت ہوگا اس کا مطلب اس سے زیادہ کچھ نہیں ہوگا کہ سامان میں موجود جائیداد جہاز کے ملک کے علاقائی پانیوں سے باہر جانے سے فوراً پہلے، یا جب جہاز بندرگاہ سے نکل جائے تو جلد از جلد گزر جائے گی۔ جو بھی نظریہ لیا جائے اس میں اس بات کی نشاندہی کرنے کے لیے کچھ بھی نہیں ہے کہ ایکسپورٹس (کنٹرول) آرڈر کی شق (2) 5 کے تقاضوں کی تعمیل کرنے کا ارادہ اس کے ساتھ یہ ارادہ رکھتا ہے کہ سامان کے کسٹم کی سرحد عبور کرنے کے وقت جائیداد خریدار کے پاس منتقل ہونی چاہیے۔ یہ سچ ہے کہ یونائیٹڈ موٹر کیس ((1953) 4 ایس ٹی سی 133) اور دیگر معاملات میں اس عدالت نے یہ فیصلہ دیا ہے کہ برآمدات کا راستہ اس وقت شروع ہوتا ہے جب سامان کسٹم کی رکاوٹ کو عبور کرتا ہے۔ عدالت کو ان معاملات میں جس چیز پر غور کرنا تھا وہ یہ نہیں تھا کہ برآمدات (کنٹرول) آرڈر کے معنی میں برآمدات کا آغاز کب ہوتا ہے بلکہ یہ تھا کہ آئین کے آرٹیکل (b) (1) 286 کے مقصد کے لیے برآمدات کا کورس کب شروع ہوتا ہے۔ جن وجوہات کو یہاں تفصیل سے بتانے کی ضرورت نہیں ہے ان کے لیے یہ فیصلہ کیا گیا کہ برآمد کا عمل اس وقت شروع ہو جب سامان کسٹم کی رکاوٹ کو عبور کرے۔ برآمدی عمل کے آغاز کے حوالے سے یہ فیصلے اس وقت کے بارے میں فیصلہ کرنے میں کوئی مددگار نہیں ہیں جب برآمدی عمل صحیح طریقے سے شروع ہوتا ہے۔ جیسا کہ ہم پہلے ہی نشاندہی کر چکے ہیں کہ جب امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ (کنٹرول) ایکٹ، 1947 میں ایکسپورٹ کی تعریف کی گئی ہے، جیسے

کہ "زمین، سمندر یا ہوا کے ذریعے ہندوستان سے باہر لے جانا"، ایکسپورٹ کنٹرول آرڈر میں ایکسپورٹ کو اس وقت تک شروع نہیں کیا جاسکتا جب تک کہ کم از کم سامان لے جانے والا جہاز بندرگاہ سے نہ نکل جائے، حالانکہ کچھ سیاق و سباق میں یہ کہنا زیادہ درست ہو سکتا ہے کہ یہ اس وقت تک شروع نہیں ہوتا جب تک کہ جہاز علاقائی پانیوں سے آگے نہ گزر جائے۔

اس لیے ہم اس نتیجے پر پہنچے ہیں کہ ایسی کوئی صورت حال نہیں ہے جو اس نتیجے کا جواز پیش کرے کہ فریقین ایک خصوصی معاہدے پر پہنچے ہیں کہ اگرچہ فروخت ایف۔ او۔ بی کے معاہدوں پر تھی لیکن سامان میں موجود جائیداد شپمنٹ سے پہلے کسی وقت خریدار کو منتقل ہو جائے گی۔ ہم سمجھتے ہیں کہ بمبئی ہائی کورٹ میں اپیل کی سماعت کرنے والے دانشور جج اپنے اس نتیجے پر درست تھے کہ سامان بیچنے والوں کی ملکیت رہا جب تک کہ سامان کو جہاز پر لایا اور لادنا نہیں گیا اور اس لیے آئین کے آرٹیکل (b)(1) 286 کے تحت فروخت کو ٹیکس سے مستثنیٰ قرار دیا گیا۔

1959 کے دیوانی اپیل نمبر 46 میں اپیل گزاروں کا اشارہ یہ ہے کہ بمبئی سلیز ٹیکس ایکٹ کی دفعہ 10 (بی) کے پروویژن کی درست تشریح پر ان سے کوئی خریداری ٹیکس عائد نہیں کیا گیا تھا۔ دفعہ 10 (بی) شیڈول بی کے کالم 1 میں مذکور سامان کی خریداری کے تبادلے پر خریداری ٹیکس عائد کرنے کا التزام کرتا ہے، ان شرحوں پر، اگر کوئی ہوں، جو مذکورہ شیڈول کے کالم 4 میں اس طرح کے سامان کے خلاف متعین ہیں، جہاں اس طرح کے سامان کے سلسلے میں دفعہ 8 کی شق بی کے تحت ایک سٹمٹیکٹ پیش کیا گیا ہو اور خریداری ڈیلر کلکٹر کے اطمینان کے لیے یہ نہیں دکھاتا ہے کہ سامان اس کے ذریعے یا کسی ایسے شخص کے ذریعے بھیجا گیا ہے جسے اس نے فروخت کیا ہے، اس طرح کا سٹمٹیکٹ پیش کرنے والے ڈیلر کے ذریعے خریداری کی تاریخ سے چھ ماہ کی مدت کے اندر اندر ریاست بمبئی سے باہر کے پتے پر سامان بھیجا گیا۔ دفعہ 8 (بی) ایک ایسے ڈیلر کو سامان کی فروخت کے کاروبار سے کٹوتی فراہم کرتا ہے جس کے پاس اجازت ہے اور فروخت کنندہ ڈیلر کو مقررہ فارم میں ایک سٹمٹیکٹ پیش کرتا ہے جس میں یہ اعلان کیا جاتا ہے کہ اس طرح فروخت کیا گیا سامان اس کے ذریعے یا رجسٹرڈ ڈیلروں کے ذریعے بھیجنے کا ارادہ رکھتا ہے جسے وہ سامان ریاست بمبئی سے باہر کسی پتے پر فروخت کرتا ہے۔ مانا جاتا ہے کہ اس طرح کا سٹمٹیکٹ ایم/ ایس دولترام رامیشور لال نے کاسٹر کے حوالے سے پیش کیا تھا۔ وہ تیل جو انہوں نے دوسروں کو فروخت کیا اور یہ کہ ان کی فروخت کے سلسلے میں ان کے بیچنے والوں کو کٹوتی کی اجازت تھی۔ یہ یکساں طور پر غیر متنازعہ ہے کہ وہ افراد جن کے لیے ایم/ ایس دولترام رامیشور لال نے جو سامان فروخت کیا تھا وہ ایم/ ایس دولترام رامیشور لال کی طرف سے خریداری کی

تاریخ سے چھ ماہ کی مدت کے اندر ریاست بمبئی سے باہر ایک پتے پر بھیجا گیا تھا۔ تاہم یہ افراد رجسٹرڈ ڈیلر نہیں ہیں۔ سیلز ٹیکس آفیسر کے ساتھ ساتھ بمبئی کی ہائی کورٹ نے بھی فیصلہ دیا ہے کہ دفعہ 10 (بی) میں "وہ شخص جسے اس نے سامان فروخت کیا ہے" کا مطلب ہے "ایک رجسٹرڈ ڈیلر جسے اس نے سامان فروخت کیا ہے"۔ اپیل کنندہ ڈیلروں کی جانب سے ہمارے سامنے یہ دعویٰ کیا گیا ہے کہ لفظ "ایک شخص" اتنا وسیع ہے کہ اس میں ایک رجسٹرڈ ڈیلر اور ایک غیر رجسٹرڈ ڈیلر شامل ہے۔ اس بات پر زور دیا جاتا ہے کہ "ایک رجسٹرڈ ڈیلر" الفاظ کے بجائے "ایک شخص" لفظ کا استعمال جان بوجھ کر کیا جائے اور یہ کہ قانون ساز کا ارادہ یہ تھا کہ اس شخص پر خریداری ٹیکس صرف اس صورت میں عائد کیا جائے جس نے دفعہ 8 (بی) کے تحت ایسا ٹھوٹکیٹ دیا ہو اگر سامان کسی کے ذریعہ مقررہ مدت کے اندر ریاست بمبئی سے باہر نہیں بھیجا گیا تھا۔ اس لیے یہ دعویٰ کیا جاتا ہے کہ دفعہ 8 (بی) میں "ایک شخص" کی تشریح ایک رجسٹرڈ ڈیلر یا کسی اور کو شامل کرنے کے لیے کی جانی چاہیے۔ ہم متفق نہیں ہو سکتے۔ دفعہ 8 اور 10 کی باریکی سے جانچ اس نتیجے کو درست ثابت کرتی ہے کہ مقننہ اس بات کو یقینی بنانے کے لیے بے چین تھا کہ ریاست بمبئی سے باہر بھیجے جانے والے سامان کے ارادے کے حوالے سے اعلامیہ "ایک رجسٹرڈ ڈیلر" کے ذریعے ڈیلر کے ذریعے کیا جائے جسے وہ سامان فروخت کرتا ہے۔ اگر ریاست بمبئی سے باہر اس طرح کی ترسیل کسی ایسے شخص کے ذریعے کی جاتی ہے جسے تصدیق کنندہ ڈیلر نے سامان فروخت کیا ہے لیکن جو رجسٹرڈ ڈیلر نہیں ہے تو ٹھوٹکیٹ کی تعمیل نہیں کی گئی ہے۔ ہماری رائے میں یہ سوچنا غیر معقول ہوگا کہ اگرچہ مقننہ نے اصرار کیا کہ ٹھوٹکیٹ میں یہ اعلان کرنا چاہیے کہ خریدی گئی اشیا کا مقصد "اس کے ذریعے یا کسی رجسٹرڈ ڈیلر کے ذریعے بھیجا گیا تھا جسے وہ ریاست بمبئی سے باہر سامان فروخت کرتا ہے"، مقننہ اس شخص کے ذریعے ریاست بمبئی سے باہر اصل ترسیل کو قبول کرنے پر راضی ہوگا جو رجسٹرڈ ڈیلر نہیں ہے۔ مسٹر سنیل نے دعویٰ کیا کہ ٹھوٹکیٹ میں صرف ایک ارادے کا اعلان کرنا ہوتا ہے اور اگر بالآخر اصل ترسیل کسی ایسے شخص کے ذریعے کی جاتی ہے جو رجسٹرڈ ڈیلر نہیں ہے، تو یہ سختی سے نہیں کہا جاسکتا کہ اعلان پر عمل نہیں کیا گیا ہے۔ یہ بہت اچھی طرح سے ہو سکتا ہے کہ اگر ٹھوٹکیٹ میں ارادے کا اعلان کیے جانے کے وقت خریداری ڈیلر کا ارادہ جیسا کہ بیان کیا گیا تھا اور بالآخر وہ کسی ایسے شخص کو فروخت کرتا ہے جو ریاست بمبئی سے باہر سامان بھیجنے کے لیے رجسٹرڈ ڈیلر نہیں ہے، تو خریداری ڈیلر "غلط اعلان" کرنے کا ذمہ دار نہیں ہو سکتا۔ اگرچہ اس نے اپنے ارادے کا غلط اعلان نہیں کیا ہے، لیکن حقیقت یہ ہے کہ جس ارادے کا اعلان کیا گیا ہے اس پر عمل نہیں کیا گیا ہے۔ مقننہ کی اسکیم واضح طور پر یہ ہے کہ جہاں ارادہ جیسا کہ اعلان کیا گیا ہے اس پر عمل نہیں کیا گیا ہے وہاں خریداری ٹیکس عائد کیا جانا چاہیے۔ دوسری صورت میں انعقاد کرنا ارادے کے



اعلان کو بیکار بنانا ہوگا۔

لہذا ہمارا نتیجہ یہ ہے کہ نیچے دی گئی عدالتوں نے باہمے سیلز ٹیکس ایکٹ کے دفعہ 10 (بی) میں "ایک شخص" کے الفاظ کی "رجسٹرڈ ڈیلر" کے طور پر صحیح تشریح کی ہے اور یہ کہ خریداری ڈیلروں کا دفعہ 10 (بی) کے تحت خریداری ٹیکس کا صحیح اندازہ لگایا گیا ہے۔

نتیجے میں، دونوں اپیلیں اخراجات کے ساتھ مسترد کر دی جاتی ہیں۔

اپیلیں مسترد کر دی گئیں۔